Donderdag, 25 Februari 1943. Dagblad Amigoe di Curaçao 60ste Jaargang, No. 3836.

TIJDELIJKE NOODUITGAVE WEGENS GEBREK AAN PAPIER.

Rommel in Midden-Tunis achtervolgd.

COMMANDO-AANVAL OP DE KUST VAN BIRMA.

Het gemeenschappelijk oorlogscommuniqué van New Delhi luidt als volgt: „In de nacht van 22 op 23 Februari voerde een onzer gevechts-patrouilles een geslaagde aanval uit op het vijandelijke dorp Myebon op ongeveer 95 kilometer ten Zuid-Oosten van Akyab. Onze troepen landden van schepen der Koninklijke Brits Indische Marine. Zij bleven ongeveer 5 uren in het bezit van de plaats. Alle gebouwen, die voor den vijand van nut waren, werden verbrand. De steiger werd opgeblazen en een rivierstoomboot van 33 meter werd vernietigd. De weerstand was zeer gering en werd snel overkomen. Wij leden geen verliezen.

Thazi, het spoorwegknooppunt in Midden-Birma, werd door onze vliegtuigen aangevallen. Men zag bommen barsten op het spoorwegstation en de nabijliggende wissels. Andere vliegtuigen bombardeerden Akyab. Gisteren bombardeerde een formatie van Blenheims met een gevechts-escorte een door de Japanners bezet dorp nabij Rathedaung. Al onze vliegtuigen keerden veilig terug. Hedenmorgen viel een gemengde strijdmacht van Japanse vliegtuigen een vliegveld in het Noord-oostelijk deel van Assam aan. De gevechtsvliegtuigen werden met succes onderschept. De enkele bommen, die vielen, veroorzaakten geen schade, noch slachtoffers" (New Delhi, (AP) 25.2).

ROMMEL IN TUNIS TERUGGESLAGEN.

Wes Gallagher seint van het Geallieerde Hoofdkwartier in Noord-Afrika: In Midden Tunis hebben Noord-amerikaanse en Britse strijdkrachten in een bittere slag van drie dagen Rommels pantserstrijdkrachten teruggeslagen in de bergen rond de Kasserine-pas. Een en ander vond plaats onder een hagel van barstende bommen uit honderden vliegtuigen. De veldberichten zeiden, dat de Duitse Aanvoerder in volle terugtocht is, nadat zijn tanks waren opgetrokken tot binnen 5 kilometer afstands van Thala, het belangrijke wegen-kruispunt aan de rand van het Kramamsa-plateau.

Zijn gehavende pantserstrijdkrachten zouden nog trachten om stand te houden op slechts 5 kilometer van de kronkelende doorgang, van waaruit hij zijn poging ondernam om het Geallieerde front in Tunis te doorbreken. Rommel werd [illegible] gedwongen over [illegible] 22 [illegible] Thala ligt [illegible] ten Noorden van [illegible].

De Kasserine-pas is 8 of 9 kilometer lang en ligt ten Noord-Westen van Kasserine.

Het communiqué van het Geallieerde Hoofdkwartier zeide, dat de terugtocht van Rommel Dinsdagmorgen begon, toen de Noordamerikaanse en Britse strijdkrachten drie dagen lang met succes de Duitse aanvallen hadden afgeslagen.

De Duitsers hielden hun tanks blijkbaar in de omgeving van de pas om het terugtrekken van hun troepen te dekken tegen de Noordamerikaanse en Britse pantserstrijdkrachten. Zij stonden onder de hevigste Geallieerde luchtaanval van de Tunische oorlog.

Noordamerikaanse troepen, die aanvielen langs de rivier de Hatob uit het Westen, namen meer dan 300 Duitsers en Italianen gevangen en veroverden veldoende kleine wapenen om er een geheel bataljon mede uit te rusten.

Bij het krieken wierp Generaal Majoor Carl Spaatz, het Hoofd van de Noordamerikaanse luchtmacht aan het Tunische front, bijna elk Brits en Noordamerikaans vliegtuig, dat te zijner beschikking was, in de strijd tegen de gehavende en terugtrekkende Duitsers.

Zij veranderden de weg van Thala door de Kasserine-vallei, tussen bergen van 1300 tot 1700 meter hoogte, in een ware hel van ontploffende bommen en machinegeweervuur.

Zelfs Vliegende Forten, die gewoonlijk slechts gebruikt worden voor hevige bombardementen op vliegvelden en havens, deden mede aan de aanvallen op de wegen, waarlangs Rommel poogde te ontkomen.

„Grote schade werd aangericht aan de terugtrekkende strijdkrachten", vertelden vliegers van de Royal Airforce en de Noordamerikaanse luchtmacht. „Het ziet ernaar uit, dat Rommel thans de grootste verliezen leed, die de Duitsers tot nu toe in Tunis hebben moeten lijden."

„Vliegende Forten, tweemotorige Marauders, Mitchells en Bostons deden alle mede aan de verwoestende aanvallen op de gebieden van Kasserine, Sbeitla en Feriana. Hurricane-bommenwerpers, Lightnings, Airacobra's en Spitfires behoorden tot de „lichte" vliegtuigen, die met machinegeweer- en kanonvuur op de vrachtauto's schoten en vervolgens langs de weg de weggekropen Duitsers bestookten.

Formatie na formatie viel de omstreken van Kasserine en Sbeitla aan. Maar onze Vliegende Forten legden hele reeksen van bommen langs de wegen. Marauders, Mitchells en aanvalsvliegtuigen volgden. Zelfs buiten het gevechtsgebied werd een convooi van 20 Duitse voertuigen op de weg van Feriana aan splinters geslagen" (Geallieerd Hoofdkwartier in Noord-Afrika, (AP) 24.2).

BOYLE ZAG DE GEALLIEERDE ZEGE IN TUNIS.

Harold Boyle, die zich bij de Geallieerde strijdkrachten in Tunis bevindt, stuurde het volgende vertraagde telegram van Dinsdag:

Het vloedgetij van de Duitse wapenen, dat drie dagen lang tegen de Thala-pas beukte, begon Dinsdag terug te lopen. Ik kon het zien afnemen van een hoogte op 3 kilometer ten Zuid-Westen van Thala, tot waar de Duitse opmars kwam. Ontmoedigd door de felheid van de gemeenschappelijke Britse en Noordamerikaanse verdediging, die twee dagen lang de [illegible] van vliegtuigen, tanks en geschut ondervonden, begonnen de Duitsers en Italianen de weg terug door de vallei vóór het vallen van de schemering. De afscheidsschoten uit een batterij van het Noordamerikaanse 105-mm. geschut deed hen de vaart versnellen en ontmoedigde het voetvolk van de as, toen het poogde om nog stand te houden op een nabijliggende heuvelketen. Toen de scherven van het laatste salvo waren neergevallen, kwam een colonne van Crusader en Valentine tanks, bestuurd door Britse Tommies, over de heuvelrug aanzetten om de afdruipende Duitse „legioenen" te bestoken.

Deze trokken zich toen maar terug in de richting van de Kasserine-pas na een week marcherens, waarin zij duizenden vierkante meters van zand en cactus wonnen, doch er niet in slaagden de Geallieerde bevoorradingslinie van Noord naar Zuid door te snijden.

„Hoe jammer", riep een waarnemer uit, die op de top van een heuvel stond, welke als voorpost diende van de Geallieerde defensie, „nu zijn zij weg en hebben wij de droom van de Jerry's (Duitsers) weer in rook doen opgaan."

„Ja", zeide een Britse majoor, die het veld gadesloeg door een verrekijker, „dat doet 'ie telkens. Hij kan goed vechten, wanneer alles in zijn voordeel is, maar als hij beet krijgt tegen iets, dat hard is, keert hij weer terug."

Terwijl de laatste Britse tanks voorzichtig over de tegenovergestelde heuvel scheuften, begonnen Britse en Noordamerikaanse soldaten een wedloop met de Arabieren om te zien wie het eerst de beschadigde Geallieerde en As-voertuigen op de bodem van de vallei zou bereiken om souvenirs te vergaren. De Arabieren kwamen achteraan zeulen, aangezien hun beenspieren blijkbaar slecht ontwikkeld zijn vanwege het jarenlange ezelrijden.

Britse tankbestuurders zeiden, dat 10 Mark IV's op één dag vernield werden. Sommige daarvan werden in stukken geschoten door het Britse grove geschut.

Deze had een kunstje van Rommel gevolgd om de lichte Britse tanks bij de achtervolging te volgen door de mijnenvelden naar hun eigen basis en dan te vuren. Enkele lichte Britse tanks gingen als resultaat daarvan verloren. (Met de Geallieerde strijdkrachten in Tunis, (AP) 24.2).

BATALJON ITALIANEN IN TUNIS AFGESNEDEN.

Het Britse nieuwsagentschap meldt uit Noord-Afrika, dat een bataljon van ongeveer duizend Italianen werd opgesloten in een pas. Deze pas leidt naar Siliana op ongeveer 112 kilometer ten Noord-Oosten van Kasserine. Frans Marokkaanse troepen lieten de Italianen binnentreden en sloten toen de ingang, terwijl een Schots regiment een andere uitgang stopte (Londen, (AP) 24.2).

FILM VAN ROMMEL.

Radio-Berlijn deelde mede, dat de laatste Duitse nieuwsfilm Rommel liet zien, „staande in de frontlijn bij Gabès temidden der soldaten van zijn Afrikaanse tankleger." De uitzending werd door de Associated Press in New York opgevangen. Men was van mening, dat de Duitsers hiermede een antwoord wilden geven op de geruchten van de laatste tijd over een Maarschalk. Sommige van deze geruchten zeiden, dat hij gewond werd en naar Duitsland was teruggekeerd of zelfs, dat hij zich op het veld aan het Russische front bevond. (New York, (AP) 24.2).

CHURCHILL HEEFT LONGONTSTEKING.

Een verklaring van Downingstreet 10, de woning van den Premier, onthulde voor het eerst, dat Churchill longontsteking heeft. De verklaring zeide: „Er is een algemene verbetering in de toestand van den Premier." Voorts werd gezegd, dat de „longontsteking genas, doch dat zijn temperatuur nog niet geheel normaal is". Tevoren was gezegd, dat Churchill hevig verkouden was. Hij ligt sedert de vorige week te bed. (Londen, (AP) 24.2).

TURKSE PRESIDENT WAARSCHUWT.

Volgens een Turkse uitzending, die in New York werd opgevangen, heeft de Turkse President Ismet Inönü het volk Woensdag over de radio gewaarschuwd, dat Turkije misschien niet uit de oorlog zou kunnen blijven.

„Mijn vrienden weten zeer goed, dat het onmogelijk is om hier openlijk te wijzen op de mogelijkheden, die voor ons liggen", zeide hij. „Wij zullen alles doen wat in ons vermogen ligt om niet te worden betrokken in deze ramp en er niet door te worden aangetast. Maar wij weten, dat het niet alleen in onze handen ligt om alzo te worden beschermd" (New York, (AP) 24.2).

„GANDHI MOET ZELF DE GEVOLGEN DRAGEN", ZEGT CHURCHILL.

Premier Churchill zond een boodschap aan Sir Tej Bahadur Sapru, den Brits Indischen nationalistischen leider, waarin hij zeide, dat de verantwoordelijkheid voor Gandhi's vasten geheel bij Gandhi zelf ligt.

„De Regering van Brits Indië heeft in Augustus 1942 besloten, dat Gandhi en andere leiders van de Congres-partij moeten worden vastgehouden om redenen, die volledig zijn uitgelegd en goed begrepen zijn", aldus de verklaring van Churchill. „De reden waarom niet is afgestapt van de beslissing, is dat Zijner Britse Majesteits Regering de vastberadenheid van de Brits Indische Regering heeft bekrachtigd om niet af te wijken van haar plicht ten opzichte van het Brits Indische volk en de Verenigde Volken door Gandhi's poging om een onvoorwaardelijke vrijlating af te dwingen door zijn vasten. De eerste plicht van de Regering is om de grond van Brits Indië te verdedigen tegen een invasie, waardoor hij nog steeds bedreigd wordt en om Brits Indië in staat te stellen zijn rol te vervullen voor de algemene zaak van de Verenigde Volken. Er kan geen rechtvaardiging zijn voor het maken van onderscheid tussen Gandhi en andere Congres-leiders. De verantwoordelijkheid daarvoor rust dus volkomen bij Gandhi zelf"

Churchills telegram was een antwoord op de resolutie van het Comité van de Conferentie van Brits Indische Leiders, die aandrongen op Gandhi's ogenblikkelijke vrijlating (New Delhi, (AP) 24.2).

6 BELGEN GEËXECUTEERD.

Het Belgische nieuwsagentschap zeide, dat 6 Belgen, die exemplaren van het ondergrondse nieuwsblad „Stem van België" hielpen verspreiden, door de Duitsers werden doorgeschoten (Londen, (AP) 24.2).

WILHELMSHAVEN GEBOMBARDEERD.

Het Britse Ministerie van Luchtvaart gaf het volgende communiqué uit: „In de afgelopen nacht hebben vliegtuigen van het Bommenwerperscommando wederom een aanval op Wilhelmshaven gedaan. Bommen werden ook geworpen op andere plaatsen in het Westen van Duitsland. Geen onzer vliegtuigen wordt vermist."

De Duitse radio zeide, dat bommen in de afgelopen nacht vielen in het Noorden en in het Zuiden van Duitsland. Er zouden enkele slachtoffers te betreuren zijn, terwijl schade aan gebouwen werd aangericht (Londen, (AP) 25.2).

BUITENLAND.

HITLER VINDT „DE WEG NAAR SUCCES NIET GEMAKKELIJK".

Radio-Berlijn zond weer eens een proclamatie van Hitler uit, ter gelegenheid van de jaardag der vestiging van de nationaal socialistische partij. (Volgens de radio zou zij voorgelezen zijn in het Hofbrauhaus in München door den Staatssecretaris Hermann Esser voor leden van de oude garde der partij, die de jaardag vierden.)

De Führer zei tot de Duitsers, dat „Duitslands vijanden, die nu geloven, dat het bereiken van hun doel gemakkelijk zal gaan, ontzaggelijk teleurgesteld zullen worden".

„Integendeel", zeide de proclamatie. „zal eerst thans een beroep worden gedaan op het Duitse volk en zal het al zijn krachten inspannen op een wijze als nooit tevoren is geschied voor een oorlog."

„Ik ben nog in het Oosten en kan niet bij u zijn", aldus Hitler.

De proclamatie beweerde: „Wij zullen er natuurlijk niet aan denken om het leven van anderen te sparen op een tijd, die grote offers in onze eigen levens eist."

Hitler besprak eerst in het kort de gebeurtenissen van de winter en moest wel toegeven, dat de Russen in het Oosten erin geslaagd zijn „met behulp van de natuur, gelijk in de vorige winter, om een deel [een flink deel dan zeker! — Red.] van de successen teniet te doen, die in de zomer door de Duitsers werden behaald."

Hij sprak toen over de geschiedenis van de nazie-macht, welke — naar hij zeide — „geen gemakkelijke of gerieflijke weg naar het succes had."

De Führer beweerde, dat de nationaal socialistische beweging elke tegenslag was overkomen en krachtiger dan voorheen uit elke crisis was te voorschijn getreden. Voorts zeide hij tot de partijleden: „Weest er verzekerd van, dat hetzelfde fanatisme van het verleden heden nog in mij is en dat het mij nooit zal verlaten zo lang ik leef. Wij zullen de macht van de Joodse wereldcoalitie breken en de mensheid, die strijdt voor haar levensvrijheid en haar dagelijks brood, zal winnen door de uiteindelijke zege in deze slag te behalen."

Hitler hamerde op het thema, dat hij dikwijls in vroegere redevoeringen heeft geuit, met te zeggen: „Ik ben heden vervuld met dezelfde vastberadenheid om tot het laatst de missie te volbrengen, welke het lot mij heeft toevertrouwd. Ik heb het recht te geloven, dat de Voorzienigheid mij heeft bestemd om deze zending te vervullen. Want zonder Haar genade zou ik niet hebben kunnen beginnen als de onbekende man, die ik was, toen ik wegtrok uit deze hal."

Met betrekking tot — hetgeen hij noemde — het „Joodse gevaar", zeide Hitler, dat „de strijd niet zou eindigen met de vernietiging van de Arische mensheid, maar met de uitroeiing van de Jodenheid in Europa."

„......Na de uitvoering van deze theorie", voer de proclamatie voort, „zal onze beweging het gemene eigendom worden van alle naties, zelfs onder onze vijanden". Hitler verkondigde, dat de plicht hem in deze weken en dagen dwong om te blijven bij „onze broeders en kameraden, de Duitse soldaten bovenal, aan het gevechtsfront in het Oosten. Want daar zal Duitslands en zal Europa's toekomst beslist worden. De uitslag zal en moet echter onze overwinning zijn" (New York, (AP) 24.2).

HITLER EIST NOG 20 HONGAARSE DIVISIES.

Radio-Algiers zeide, dat Hitler der Hongaarse Regering heeft medegedeeld, dat zij ogenblikkelijk nog 20 divisies naar het Oostelijk front moet zenden (Londen, (AP) 24.2).

ONLUSTEN IN MILAAN.

De radio van Marokko maakte bekend, dat troepen zijn overgebracht naar Milaan teneinde daar onlusten in de Fiat-fabrieken te onderdrukken. Men deelde mede, dat de arbeiders in die fabrieken de vrede wensten. De Fiat-fabrieken, die van zeer groot belang zijn voor de Italiaanse oorlogsnijverheid, waren de voornaamste objecten van de Raf bij de aanvallen op Noord-Italië (Londen, (AP) 24.2).

U.S.A.-SENATOR BEPLEIT VERBETERING VAN PUERTO RICO'S TOESTAND.

Senator Ralph Brewster, een Republikein van Maine, verklaarde, dat stappen worden gedaan om Puerto Rico te redden van een „langzame uithongering".

Brewster is lid van het Senaatscomité, dat een onderzoek instelde naar de toestanden op het eiland. Hij verklaarde gisteravond aan leden van de Panamerikaanse Liga, dat de ogen van Zuid-Amerika gericht zijn op de Verenigde Staten van Noord-Amerika ten aanzien van de behandeling van Puerto Rico.

„Men zou ons wel eens kunnen beoordelen naar het oplossen van Puerto Rico's vraagstukken", zeide de Senator. „De Verenigde Staten kunnen moeilijk met gezag spreken over de regeling der na-oorlogse koloniale aangelegenheden, tenzij men een voorbeeld kan stellen in zijn eigen koloniaal bestuur."

Brewster is pas teruggekeerd van het eiland. Hij verklaarde, dat voldaan is aan de scheepvaart-vereisten om elke maand voldoende in te voeren teneinde het leven in Puerto Rico gaande te houden (Miami, (AP) 24.2).

POSITIE VAN PUERTO RICO'S GOUVERNEUR ONZEKER.

Het Comité voor de eilanden-zaken in het Noordamerikaanse Huis van Afgevaardigden maakte bekend, dat men op Woensdag het inzicht zal vernemen van den Secretaris voor Binnenlandse Zaken Harold Ickes, ten aanzien van een wet om de bestuursperiode van Rexford Guy Tugwell als Gouverneur van Puerto Rico in te korten.

De wet, die door het Comité wordt overwogen, heeft ook tot doel de bestuursperioden van toekomstige Gouverneurs te beperken tot 4 jaren (Washington, (AP) 24.2).

HAITI'S PRESIDENT BELUISTERT TEUN DON.

„Teun Don is als een figuur van Frans Hals".

„Le Matin", „Le Soir" en „La Phalange", alle te Port-au-Prince, wijden hoofdartikelen aan een concert, dat Pianist Teun Don aldaar gegeven heeft en welk concert werd bijgewoond door President Lescot en zijn gade. De President complimenteerde den Pianist persoonlijk.

Uit het letterkundig bijvoegsel van „La Phalange", een katholiek dagblad ter hoofdstede, vinden wij de volgende beschrijving van de figuur, die ook te onzent zo lang een vaste verschijning in de straten was.

„M. Don est grand, et si la moustache n'avait pas été rognée et qu'elle se fût relevée en crocs, on eût pu croire retrouver une de ces figures de Frans Hals, le nez fin et long, les yeux ronds et bleus, les cheveux d'un châtain foncé qui s'argente aux tempes, le sourire triste et fin des hommes d'armes bien campés volontaires et fins."

HET MARTELARENDOM VAN DE KATHOLIEKE KERK IN POLEN.

Volgens berichten, die de laatste tijd in Rome ontvangen werden, wordt de toestand van de Katholieke Geestelijkheid in bezet Polen steeds slechter. Van 10.000 Priesters zijn 3000 vermoord, duizenden anderen zuchten in kerkers en concentratie-kampen, waar zij onderworpen zijn aan de wreedste pijnigingen en martelingen.

Vele kerken zijn vernield, geplunderd en geschend. Den Priesters wordt verboden het Heilig Offer te vieren. Al de seminaries en Katholieke scholen zijn door de Duitsers gesloten. De vervolgingen hebben zelfs plaats tijdens de godsdienstoefeningen (Rome, K.A.P.).

NIEUWS UIT DE KATHOLIEKE WERELD.

— Montevideo: De Venezolaanse gezant in Uruguay Doctor Manuel Antonio Pulido Mendez heeft de vlag van zijn land geplaatst in de Nationale Eucharistische Kerk van Uruguay. Deze kerk ligt op de top van de Cerrito de la Victoria en het Heilig Sacrament des Altaars is daar voortdurend ter aanbidding uitgesteld. De Venezolaanse vlag neemt nu haar plaats in naast de vlaggen van de Vaticaanse Staat, de Verenigde Staten van Noord-Amerika, Uruguay, Argentinië, Bolivia De Nederlanden, Libanon, Italië, Spanje, België, Japan, Frankrijk, Engeland, Hongarije, Polen, Paraguay en Brazilië.

CURAÇAO

WIE IS DE GELUKKIGE?

1e prijs	6301
2e prijs	4973
3e prijs	13951
4e prijs	5558

NOODLOTTIG ONGEVAL.

Een zeeman, die in het kamp voor Onwillige Zeelieden was opgesloten, doch die, wachtend op een boot, overdag passagieren mocht, is Dinsdagnacht het slachtoffer geworden van een noodlottig ongeval.

Zijn gedeeltelijke vrijlating had de zeeman op een zeer vrolijke wijze gevierd met het gevolg, dat hij onder de invloed van sterke drank zich meldde bij de wacht van het kamp.

Er ontstond onenigheid met het gevolg, dat den op de wacht staanden schutter de kleren van het lijf werden gerukt. Toen beiden het geweer van den schutter wilden pakken, ging dit af en werd de zeeman dodelijk getroffen.

Gisteren in de namiddag werd het stoffelijk overschot van den zeeman ter ruste gelegd.

Hij ruste in vrede.

VADER DER KRANTEN OVER „JOURNALISTIEK."

Morgenavond om 20.15 uur zal Meester Eduard Maurits Elias in de gymnastiekzaal van het Peter Stuyvesant College een causerie houden over „Journalistiek".

Na de pauze zal er gelegenheid zijn tot het stellen van vragen. Deze lezing wordt gehouden in afwisseling van de muziek-causerieën. Het is voor ieder een toegankelijk.

KATHOLIEKE SPORTCENTRALE

Voetbal: 28 Februari 16.30 uur: Proefelftal tegen Engels elftal:

V. Senior (Vitesse); Hinkel (C.S.R.); Nicolaas (Jong Bonaire); Vos (Ajax); Silberie (Jong Bonaire); Henriquez (Vitesse); De Jong (Jong Bonaire); Juliana (Vitesse); Mercedes (C.S.R.); Enny (C.S.R.); Hernandez (Ajax).

Invallers: A. Mingulli (De West); C. Rosario (Jong Bonaire); Galaraja (De West); Chacuto (D.S.C.); Francisca (De West); Roos (Vitesse).

„NEERLANDIA" VAN 1902.

Een van onze redacteuren zou gaarne het Septembernummer 1902 van „Neerlandia" even ter inzage hebben. Het nummer is evenwel niet te vinden waar het behoort: in de gouvernementsboekerij. Indien een van onze lezers het een dag zou kunnen uitlenen, dan zeer gaarne. Wanneer u op 1858 belt zal een Amigoe-knaap het gaarne bij u afhalen en de volgende dag terugbezorgen.

CENTRALE KOOPVAARDIJ OFFICIEREN.

De gewone huishoudelijke vergadering, die op Vrijdag as. gehouden zou worden, kan niet doorgaan.

NEDERLAND.

HOUDT DE LAMPEN BRANDEND.

Onze Nederlandse Minister voor Sociale Zaken, Doctor Jan van den Tempel, heeft in het Engels een boek geschreven, dat na-oorlogse problemen behandelt in internationaal aspect. Het zal spoedig verschijnen bij den uitgever Robert Hale te Londen. De naam: „Keep the lamps burning". Het boek houdt zich bezig met het winnen van de vrede, de consolidatie van de democratische regeringsvorm, de vooruitzichten van het democratische socialisme en de plaats van Sovjet-Rusland in de algemene wereld-constellatie.

TOEZICHT OP DE AS-INDUSTRIE.

Ambassadeur Alexander Loudon heeft een rede gehouden voor de „American Philosophic Society" te Philadelphia. Hij bepleitte toezicht over de gehele industrie in de as-landen door de Geallieerden voor tenminste twee geslachten: „alleen door zulk een strengdoorgevoerde contrôle over het productie-apparaat der as-landen kunnen wij er zeker van zijn dat deze weer geen agressie kunnen voorbereiden".

W.A.-MAN DOODGESCHOTEN.

Eerst thans wordt bekend gemaakt, dat op 10 Februari een W.A.-man, die terugkeerde van Seyffardts begrafenis in Haarlem op straat werd doodgeschoten.

UIT NEDERLANDS INDIË.

— Te Soerabaia is de stads-busdienst heropend.

— Bij Malang is een verwoeste ijzeren brug plechtig weer in gebruik genomen.

— Volgens Radio-Tokio wordt te Balikpapan weer olie geraffineerd.

— De Japanners hebben korte landbouwcursussen ingesteld voor inlanders. Een landbouwschool is te Medan geopend.

— De Japanners trachten alcohol uit suikerriet te vervaardigen ten gebruike van motortractie.

— Vele prijzen zijn zeer gestegen. Het meest die van tabak.

— Telefoongesprekken mogen alleen nog maar in Japans en Maleis worden gevoerd.

— In Makassar hebben alle straten nu Japanse namen.

— In April zullen tal van scholen met 6-jaars-cursussen voor inlanders worden geopend. Er zal in het Japans les worden gegeven.

— In Makassar verschijnen nu twee dagbladen: een in het Japans en een in het Maleis.

— In Makassar zijn twee Japanse schouwburgen geopend.

— Ook op Java en elders verschijnen nu Japanse bladen.

OVERLEDEN.

Het overlijden in Nederland wordt medegedeeld van: J. A. J. A. Joosten, notaris te Oostmarsum (45 jaar); J. Hofman-Rutgers declamatrice te Groningen (53 jaar); Cord. H. van Erk, directeur van „Veldzicht" te Avereest (70 jaar); G. Kootstra, oud-burgemeester van Gorcum (68 jaar); H. H. ten Cate, industrieel te Eibergen (72 jaar); W. A. M. Westerouen van Meeteren, directeur A. N. W. B. te 's Gravenhage (54 jaar); H. C. van Capelle, oud H.B.S.-directeur te Rotterdam (69 jaar); H. Botterweg, oud-lid der Tweede Kamer, oud-wethouder te Utrecht (54 jaar); J. W. Huynen, notaris te Maastricht; C. C. Callenbach, uitgever te Nijkerk (77 jaar); C. A. ter Cock, oud-kolonel der artilerie K.N.I.L. te Den Haag (71 jaar); C. H. F. Thieme, oud-majoor infanterie te Arnhem (62 jaar); J. G. van Aalderen, oud-lid Volksraad te Batavia, te Hilversum (63 jaar); A. Hammerstein, oud-reder te Rotterdam (67 jaar); G. W. F. de Vos, oud generaal-majoor der genie te Den Haag (83 jaar); Lambert Stegema Pzn. (het Staphorster boertje 74 jaar); Jhr. E. Quarles van Ufford, oud-burgemeester van Maartensdijk (82 jaar); H. Nefkens, auto-handelaar te Utrecht; W. K. F. Zwierzina, oud-ontvanger te Amsterdam (80 jaar); Jurgen Pletser, kunstschilder te Rotterdam (71 jaar); Ir. L. A. M. Riemens, oud-hoofdingenieur bij de spoorwegen in Nederlands Indië te Wassenaar (56 jaar); C. F. van Baak oud-luitenant-kolonel der infanterie K.N.I.L. te Bloemendaal (72 jaar); J. D. Brinkman, oud-hoofd-administrateur Rubber Cultuur-maatschappij „Serbadji" te 's Gravenhage.

DR. J. H. J. VOS †.

Te Amsterdam is in de leeftijd van 55 jaar Doctor J. H. J. Vos overleden, een bekende figuur in de liberale lands- en gemeentepolitiek. Hij was vroeger lid van de Tweede Kamer en wethouder van Amsterdam voor de Liberale Staatspartij.

Doctor Vos bewoog zich op velerlei gebied. Zo was hij een bekend medicus en een populaire figuur in sportkringen. Ook op Joods terrein bewoog hij zich veel. De thans overledene was lid van de Kerkeraad der Nederlands Israëlietische Hoofdsynagoge te Amsterdam en tot zijn dood lid van de Amsterdamse Joodse Raad. Bovendien stelde hij veel en werkelijk belang in de Zionistische Beweging.

NEDERLANDSE EFFECTEN.

De Duitse radio maakte bekend, dat Duitse houders van Nederlandse effecten deze bij het Reichs Ministerie van Economische Zaken moeten laten registreren, als eerste stap tot verplichte verkoop. De Duitse Minister van Economische Zaken verklaart, dat deze maatregel genomen moest worden in verband met de kortelings ongemotiveerde stijging van Nederlandse aandelen op de Nederlandse beurzen, alsmede om de positie van de Duitse houders te regelen, teneinde het decreet van het Nederlandse Gouvernement waarbij een soortgelijke registratie en verplichte verkoop van alle Nederlandse aandelen sedert 1 Januari 1942 verkregen is voorgeschreven te niet te doen. De commentaar van den economischen correspondent van Aneta luidt als volgt:

„Ten tijde dat de Nedelanders verplicht waren om hun sedert 1 Januari 1942 verkregen Nederlandse effecten te registreren, waren Duitse kopers van Nederlandse effecten van bedoelde registratie en verplichte verkoop vrijgesteld, waardoor de Duitse kopers zeer sterk werden aangemoedigd om Nederlandse effecten aan te kopen, temeer daar de aankoop door Duitsers van Duitse effecten biezonder moeilijk was gemaakt. Terwijl enige maanden geleden de vrijheid bestond om alles wat beschikbaar was op de Amsterdamse beurs in te kopen, schrijft Berlijn nu voor dat Duitse kopers van Nederlandse effecten deze moeten registreren ter voorbereiding van verplichte verkoop. Er werd niet medegedeeld aan wie deze verplichte verkoop zal dienen te geschieden — aan de Duitse staat?

In dat geval verandert deze maatregel zeer weinig aan de plunderende woede van de zg. Duitse kopers van Nederlandse effecten.

ALLERLAATSTE NIEUWS

— **Geallieerd Hoofdkwartier in Noord-Afrika (spoed):** Officieel wordt gemeld, dat de as haar terugtrekking voortzet van de pas ten Noord-Westen van Kasserine. Geallieerde elementen zijn in contact met den vijand. Pantserwagens van het achtste leger voeren op actieve wijze verkenningen uit ten Oosten van de Mareth-linie.

— **Moskou:** Het Russisch middagcommuniqué deelt mede, dat de Russische troepen voortrukken in de richting van de Dnjepr en nog een stad genomen hebben ten Westen van Charkov. De Russen zeiden, dat verwoede Duitse tegenaanvallen in het Donetsbekken en ten Westen van Rostov worden afgeslagen. Ten Westen van Rostov werd een hoogte door de Russen genomen in gevechten van man tegen man. Meer dan een bataljon Duitsers werd opgeruimd bij de gevechten in de Kubanvallei van de Caucasus.

— **Londen:** Churchill had een rustige nacht. Zijn toestand vertoont een algemene verbetering. Gisteren was de Premier voldoende opgeknapt om op te zitten en een van zijn geliefkoosde sigaren te roken.

— **Bombay:** Het officiële communiqué meldde „geen verandering in Gandhi's toestand".

— **Londen:** De Britse Minister van Oorlog, James Grigg, zeide in het Lagerhuis, dat de ongeduldige Canadese soldaten in Engeland „niet lang meer zullen behoeven te wachten voor de massa-aanval op den vijand".

— **New York:** De Duitse radio zeide, dat Budapest vroeg in de morgen een luchtalarm van 10 minuten had.

Europa.

Het Britse Lagerhuis juichte Waarnemend Minister President Clement Attlee toe toen hij nadrukkelijk verklaarde, dat Groot Brittannië vastbesloten is prompt te antwoordden op elk gebruik van gifgas door Duitsland. Toen hem gevraagd werd of de aandacht van Churchill gevestigd was op de redevoering van Goebbels op 19 Februari, waarbij deze dreigde met een radicale oorlogvoering, die alles zou overtreffen wat men zich maar kon indenken, antwoordde Attlee: „Ik geloof niet, dat de zinsnede in de rede van Goebbels de bedoeling heeft, die gij eraan schijnt te hechten. De houding van de Regering ten opzichte van het gebruik van gas is echter duidelijk uiteengezet door den Minister President in een uitgezonden redevoering op 10 Mei 1942. De opmerkingen die toen gedaan werden, zijn onveranderd gebleven."

Van Radio-Helsinki komt het bericht, dat Russische vliegtuigen gisteren in vijf golven zouden hebben geprobeerd om Helsinki aan te vallen. De vliegtuigen zouden evenwel zijn verdreven door het afweergeschut.

In hoeverre het Finse bericht juist is, kon niet worden nagegaan, maar personen in Folkestone (Engeland) konden met hun eigen ogen zien, dat laat in de middag vliegtuigen van de Royal Airforce en waarschijnlijk ook Noordamerikaanse toestellen over het Kanaal vlogen in de richting van Pas de Calais.

Radio-Berlijn deelde mede, dat de Duitsers 11 inwoners van Rijssel geëxecuteerd hebben voor „vijandige activiteiten", waaronder sabotage en het houden van wapenen. In Stockholm hebben Zweedse bankiers en industriëlen een nieuwe Zweedse luchtvaartmaatschappij gevormd met een kapitaal van 2½ millioen dollar. Zij maakten bekend, dat de bedoeling is om na de oorlog een luchtlijn tussen Zweden en de Verenigde Staten van Noord-Amerika te vestigen.

In Stockholm worden voorts berichten ontvangen uit Kopenhagen, volgens welke 28 Denen — voor het merendeel studenten — in Kopenhagen zijn veroordeeld tot hechtenissen van 6 maanden tot 10 jaren. Zij worden beschuldigd van onwettige activiteiten, waaronder het helpen van parachutisten. De veroordeelde Denen worden ook beschuldigd van het uitgeven van ondergrondse bladen en het gebruiken van een geheime zender, die in September laatstleden door de Politie in het dorp Van Lose gevonden werd. Van Duitse zijde kwam de beschuldiging, dat Christmas Moeller, de vroegere leider van de Conservatieve Volkspartij en Minister van Handel in 1939—1940, in verbinding staat met de valschermtroepen.

Moeller ontsnapte het vorig jaar naar Engeland. Daar organiseerde hij de Vrije Deense Raad om de Verenigde Landen te helpen.

Berichten uit Denemarken zeiden, dat er een toenemende sabotage heerst. Hans Thomsen, de vroegere Duitse Zaakgelastigde in Washington, arriveerde in Stockholm om de post te aanvaarden van Duits Gezant in Zweden. Hij weigerde enige verklaring af te leggen voor de verslaggevers. Thomsen volgt Prins Viktor zu Wied op.

In Helsinki ontkende een zegsman van het Finse Ministerie van Buitenlandse Zaken op categorieke wijze, dat de Finse Regering onderhandelingen geopend zou hebben voor het sluiten van een afzonderlijke vrede.

Rusland.

De Russen veroverden ten Noord-Westen van Charkov nog verschillende versterkte plaatsen, terwijl de soldaten van het Rode leger snelden langs de modderige wegen over kale, zwarte velden ten Westen van Sumy, op 160 kilometer ten Noord-Westen van Charkov, op 120 kilometer ten Zuid-Oosten van Konotop en op 310 kilometer ten Oosten van Kiev.

Ook werd een waterversperring overgestoken en een aantal steden veroverd ten Noorden van Kursk. De Russen bevinden zich in deze opmars binnen 65 kilometer afstands van Orel. Russische tanks, die schutters met automatische geweren droegen, volgden het voetvolk naar het Westen, niettegenstaande het aanbreken van de lente. De aanval vindt plaats langs een front van 70 kilometer. Hierbij ligt Sumy aan het Noordelijk einde van de lijn, Akhtyrka aan het Zuidelijk einde en Lebedin in het midden.

Soldaten en bestuurders van voertuigen kregen de kans om hun gezichten, waarvan de wasem kwam, af te koelen in de warme wind, die uit de richting van de Dnjepr waait. In hun spoor graven de boeren reeds begraven graan een verborgen werktuigen op en zwaaien zij blijde naar de bemodderde tanks, terwijl zij voorbereidingen maken om te gaan zaaien voor de lente.

In andere sectoren van het lange front zet het Rode leger op actieve wijze zijn campagne voort. Een Tass-bericht zeide: „De uitslag hunner aanvallen in de Caucasus en het offensief in het Donetsbekken begint langzaam zijn kracht te doen gelden".

Premier Joseph Stalin zeide in antwoord op de felicitatie-boodschap van President Roosevelt ter gelegenheid van de verjaardag van het Rode leger: „Ik betuig mijn oprechte dank aan U voor de vriendelijke boodschap, die gij gezonden hebt op de 25e verjaardag van het Rode leger en voor uw waardering van zijn militaire successen.

„Ik deel uw vertrouwen, dat deze successen de weg zullen openen voor de uiteindelijke nederlaag van onzen gemeenschappelijken vijand. Zij moeten en zullen verpletterd worden door de gezamenlijke kracht van onze landen en alle vrijheidlievende volken."

In een boodschap aan Generaal Wladyslaw Sikorsky, Premier van de Poolse Regering in Londen, zeide Stalin: „De tijd is niet ver meer, dat de mensen van de Sovjet Unie en Polen de gehate Hitlerieten van hun gebieden zullen hebben verdreven. Stalins boodschap aan Sikorsky was eveneens als antwoord op een felicitatie voor de verjaardag van het Rode leger.

Noord-Afrika.

Het Franse communiqué van Noord-Afrika zegt: „In het gebied op 32 kilometer ten Noord-Oosten van de Ousseltia-vallei zijn er nog zeer levendige krijgsverrichtingen. Ten Westen van de stad werd een vijandelijke aanval met steun van artillerie afgeslagen. De vijand leed hevige verliezen. Marokkaanse Goumiers (inlandse troepen) vernietigden tijdens een nachtelijke aanval enkele vijandelijke stellingen."

Radio-Berlijn zeide, dat de gevechten om het Zuidoostelijk gebied van de Atlas-bergen in Tunis tijdelijk tot stilstand zijn gekomen, nadat de as-troepen 450 man doodden en 15.500 anderen verwondden of gevangen namen. Hiervan is geen bevestiging van Geallieerde zijde, evenmin als van het Britse bericht, dat verkennings-afdelingen van het 8e Britse leger zouden zijn doorgedrongen tot een gebied ten Zuid-Oosten van het Sjott el Djerid. Dit is een groot zoutmeer, waarvan het Noordoostelijk einde op slechts 25 kilometer van Gabès ligt.

De Britse radio zeide, dat volgens zijn correspondent, die zich bij de troepen van Generaal Montgomery bevindt, grote duels tussen het grove geschut plaats vinden. De voorste troepen van het 8e leger zouden zich op enkele kilometers vóór de Mareth-linie bevinden en de kanonnen van de as vuren blijkbaar van de hoofdlinie der vijandelijke verdedigingswerken.

Harold Boyle, correspondent van de AP aan het front in Midden-Tunis, telegrafeerde hoe de Italiaanse soldaten er nauwgezet voor zorg dragen, dat zij dezer dagen steeds een witte zakdoek bij zich hebben, dit voor geval van nood. De reden ervan werd uitgelegd door een Italiaansen gevangene aan een Noordamerikaans soldaat. De gevangene zeide blij te zijn, dat hij eindelijk uit de oorlog was.

De Noordamerikaanse soldaat, die 10 jaren lang in Italië had gestudeerd, vroeg: „En wat denken de andere Italianen ervan, die daar nog vechten?"

„Zij hebben allen witte zakdoeken in hun zakken om daar te juister tijd mede te zwaaien", antwoordde de gevangene glimlachend „Toen wij jullie zagen aankomen, waren wij blij, dat wij ons konden overgeven. Wij hebben meer dan twee dagen niets te eten gehad. De Duitsers drongen ons naar voren in de aanval. Als wij niet vechten, zullen de Duitsers ons van achteren doden en als wij vechten zullen jullie ons doden. Wij hebben nergens te gaan".

Verre Oosten.

Het Chinese communiqué maakte bekend, dat plaatselijke successen behaald werden door de Chinese strijdkrachten, die de Japanse offensieven bestrijden langs de middenloop van de Yangtze in de provincie Hupeh, alsook in de provincie Kwantung in het Zuiden. In Hupeh werden de Japanse garnizoens in de twee steden, Laitsjaheng en Pailitsjow, uitgeroeid of op de vlucht gedreven. Langs de Noordelijke oever van de Yangtze werd een Japanse colonne teruggeslagen.

In Kwantung hernamen de Chinezen Suiki op 20 Februari, doch de Japanners keerden twee dagen terug met grote versterkingen. Hevige gevechten ontstonden toen, waarvan de uitslag nog niet bekend is. Twee Japanse colonnes, die poogden de opmars naar Kaoan in de provincie Kiangsi te hervatten, werden teruggeslagen.

Officieel werd voorts in Tsjungking bekend gemaakt, dat China het eenzijdige verdrag van 1899, waarmede men Kwangtsjowwan aan de Chinese Zuidkust aan Frankrijk in bruikleen gaf, heeft opgeheven. Het Japanse leger begaf zich de vorige week in Kwangtsjowwan met het voorwendsel, dat men de „belangen van Frankrijk ging beschermen". Ook zou men handelen in overeenstemming met het Gouvernement van Frans Indo-China, dat reeds twee jaren onder Japans toezicht staat. Het kustgebied van Kwansjowwan is ongeveer 833 vierkante kilometer groot en ligt op ongeveer 400 kilometer ten Zuid-Westen van Hongkong.

Caraïbisch gebied.

De Noordamerikaanse Secretaris van Binnenlandse Zaken, Harold Ickes, verklaarde, dat de as mooi materiaal zou hebben om propaganda te maken, indien men Gouverneur Tugwell van Puerto Rico zou afzetten, aangezien zulk een maatregel als ondemocratisch zou worden beschouwd. Ickes legde de verklaring af voor het Comité voor de eilanden-zaken in het Huis van Afgevaardigden. Hij verzette zich ten sterkste tegen de wet om een einde te maken aan de bestuursperiode van Tugwell en te bepalen, dat de toekomstige perioden zullen worden beperkt tot 4 jaren.

Ook Mevrouw Roosevelt heeft zich over de toestand op Puerto Rico uitgelaten. Op een persconferentie zeide zij, dat de Verenigde Staten moeten helpen bij de oplossing van de problemen op het eiland. „Het is duidelijk te zien, wanneer men naar Puerto Rico gaat, dat het volk uitgebuit is", verklaarde Mevrouw Roosevelt. Zij was van oordeel, dat de nijverheid er moet worden ontwikkeld of dat er een volksverhuizing moet plaats hebben of een andere regeling op het eiland zelf getroffen moet worden.

ZINKERTUNNEL VOOR SLECHTS 5 MILLIOEN.

Ontwerp Van Stuivenberg-Van Drimmelen aan de Staten aangeboden.

Wordt binnen 3 jaar de scheiding der beide stadsgedeelten opgeheven?

Dag- en nachtverkeer mogelijk voor land- en zeeverkeer zonder onderbreking.

Gistermiddag heeft de Onderdirecteur van de Landswatervoorzieningsdienst, Architect **Pieter Antonie Van Stuivenberg, B.B.U.**, een ontwerp aangeboden aan de Staten van Curaçao voor de bouw van een zinkertunnel onder de St. Anna-baai. Dit ontwerp, dat ook reeds bij het Bestuur in studie is geweest, is gemaakt door den Heer Van Stuivenberg tezamen met zijn assistent **Frans Adriaan van Drimmelen, M.T.R.**, en geeft op overzichtelijke wijze voor- en nadelen van de verschillende oplossingen van de verbinding der beide stadsgedeelten Punda en Otrabanda, alsmede een uitgewerkt project voor een dubbele zinkertunnel van staal, waarin ruimte is voor twee rijen verkeer en voetgangers.

P. A. van Stuivenberg werd in 1928 door het Departement van Koloniën naar Curaçao uitgezonden, zodat hij reeds een 15 jaren hier werkzaam is. Architect Van Stuivenberg is Onder-directeur van de Landswatervoorzieningsdienst. Pieter A. van Stuivenberg heeft zijn opleiding gehad aan de Middelbaar Technische School in Utrecht. Hij is lid van de Bond van Architecten, hetwelk wordt uitgedrukt door de letters B.B.U. (Bond Bouwkundigen Utrecht) achter zijn naam. Hierna studeerde Van Stuivenberg nog 3 jaren in de watertechnische vakken, waarna hij zijn eerste krachten besteedde aan het geheel nieuwe Westbrabantse waterleidingbedrijf. In 1928 kwam de Heer Van Stuivenberg toen naar Curaçao.

In Willemstad heeft de Architect zich naam verworven door het ontwerpen van alle gebouwen, die met de Landswatervoorzieningsdienst in verband staan, alsook door het ontwerp van de watertoren van het Gebiedsdeel Aruba. Behalve dit ontwierp de Heer Van Stuivenberg het gebouw van de Indische Pensioenfondsen, West-End, Cinelandia en het gebouw van de K.N.S.M.

De Heer Frans Adriaan van Drimmelen, die aan de Middelbaar Technische School te Rotterdam (M.T.R.) studeerde, is aanvankelijk naar Curaçao gekomen om in dienst te gaan bij de Bouwmaatschappij Albetam. De Heer Van Drimmelen werkte enkele jaren in Venezuela en kwam 3 jaren geleden in Gouvernementsdienst, waar hij thans assistent van den Heer Van Stuivenberg is als Technisch Ambtenaar van de Landswatervoorzieningsdienst. In hun vrije tijd hebben beide heren 3 à 4 maanden gewerkt aan het grootse ontwerp, dat een einde zal moeten maken aan alle ellenden van de scheiding tussen de beide gedeelten van onze hoofdstad. Wij willen dit ontwerp geen onrecht aandoen door het te beknotten en de leiding van de Paulus-drukkerij was terstond zo welwillend om een extrablad voor te bereiden, zodat onze lezers de volledige en officiële text van dit ontwerp hierbij ontvangen:

VOORWOORD.

Sedert vele jaren levert de verbinding voor het landverkeer, tussen de twee stadsdelen Punda en Otrabanda, de Koningin Emmaburg met veerbootdienst, zodanige bezwaren op, dat reikhalzend naar een andere oplossing wordt omgezien.

Het toenemende scheepvaartverkeer met het aantal grote schepen enerzijds, het steeds door de economische vooruitgang toenemende landverkeer van Curaçao andererzijds, doen de gemeenschap dagelijks aan den lijve ondervinden, welk een last een pontonbrug met daarnaast een veerbootdienst geeft.

Uitgaande van het standpunt, dat het voor Curaçao in deze tijd, maar vooral in de toekomst gebiedend zal zijn de haven van Willemstad zo aantrekkelijk mogelijk te maken en de arbeidskrachten en vervoermiddelen zo economisch mogelijk aan te wenden, om zich in de nieuwe wereldopbouw te kunnen handhaven, menen ontwerpers hun plannen hiervoor in het algemeen belang van Curaçao, aan Zijne Excellentie den Gouverneur van Curaçao, de Staten van Curaçao en de Kamer van Koophandel (vertegenwoordigers van Handel en Industrie) kenbaar te moeten maken.

Het hoofddoel van het nieuwe plan is:

1. Het in- en uitvaren van schepen door de St. Annabaai te vergemakkelijken door de bestaande pontonbrug weg te nemen, waarmede ook het wachten van zeeschepen vermeden kan worden.

2. Het landverkeer tussen Punda en Otrabanda een geheel vrije verkeersweg te geven, zodat er geen financieel verlies meer voor de gemeenschap behoeft te ontstaan door het wachten van employees en voertuigen.

Daar ontwerpers bij de uitwerking van dit rapport met bijbehorende tekeningen onder niemands invloed stonden, noch door persoons- of groepsbelangen, noch door politieke overwegingen zich hebben laten bewegen, doch zich slechts door vaststaande feiten en nuchtere overwegingen hebben laten leiden, menen zij in het belang van Curaçao op de volle medewerking van een ieder te mogen rekenen, opdat dit nieuwe plan zo spoedig mogelijk ter uitvoering gebracht kan worden.

Inleiding.

De biezondere natuurlijke vorming van de haveningang van Willemstad, de St. Annabaai, namelijk betrekkelijk smal (150 — 200 meter), zeer diep (20 — 25 meter), en met steile rotsachtige zijkanten, heeft in de loop der eeuwen de mogelijkheid geschapen een stad rond deze ingang te bouwen, waarvan de gouvernements- en handelscentra met gebouwen als het ware op de rand van de haven staan.

Deze haveningang verdeelt Willemstad in twee gedeelten (Punda en Otrabanda) en is daarom voor het landverkeer tussen deze twee stadsgedeelten een zeer grote hinderpaal.

Toen het oliebedrijf der C.P.I.M. zich rond het Schottegat vestigde, was de scheepvaart zeer beperkt en voldeed een houten pontonbrug met stoomlier voor het openen en sluiten, aan de voor het landverkeer gestelde eisen. Deze pontonbrug was in handen van particulieren. Voetgangers betaalden 2 cent per persoon, voertuigen 25 cent per rit over deze brug, terwijl de voetgangers die haast hadden, voor enkele centen met kleine roeibootjes bij geopende brug overgezet werden.

In 1938 werd door het Gouvernement een nieuwe houten pontonbrug gemaakt met electrische lier, om het openen en sluiten der brug te bespoedigen en waren inmiddels bij geopende brug, voor de voetgangers veerbootjes in dienst gesteld. De brug werd door het Gouvernement kosteloos voor alle verkeer open gesteld, terwijl voor de veerbootjes 2 cent per persoon betaald moest worden.

Dit is de thans in 1942 nog bestaande verbinding voor landverkeer over de St. Annabaai.

Op deze verbinding over de St. Annabaai stelden zich het landverkeer, gouvernements- en handelscentra in, zodat alle hoofdverkeerswegen door Willemstad naar deze brug leiden en de gouvernementskantoren, instellingen, winkelcomplexen, scheepvaartkantoren enz., zich in de onmiddellijke omgeving gevestigd hebben.

Enkele der voornaamste eisen waaraan een eventuele nieuwe verbinding voor landverkeer tussen beide stadsgedeelten moet voldoen.

1. De scheepvaart moet onbeperkt gebruik van de St. Annabaai kunnen maken.

2. Het landverkeer moet onafgebroken dag en nacht plaats kunnen vinden.

3. Eventueel aan te brengen kunstwerken over de St. Annabaai mogen in geen enkel opzicht het scheepvaartverkeer belemmeren.

4. In geval van vernieling van aangebrachte kunstwerken, door welke oorzaak dan ook, moet het onmogelijk zijn de St. Annabaai daardoor voor het scheepvaartverkeer te kunnen blokkeren.

5. De verbindingsweg voor voertuigen moet zoveel mogelijk op de bestaande hoofdverkeerswegen aansluiten en de beide stadsgedeelten als het ware verenigen.

6. De verbindingsweg moet ten behoeve van de voetgangers en de wielrijders zo kort mogelijk blijven.

7. De jaarlijks terugkerende exploitatiekosten, t.w. onderhoud, bediening en electrische energie, moeten zo laag mogelijk zijn.

8. Het te investeren kapitaal moet zo klein mogelijk zijn en vooral niet periodiek terugkeren.

9. Tijdens de uitvoering van eventuele kunstwerken in de St. Annabaai mag deze niet voor de scheepvaart afgesloten worden.

10. Mocht de economische ontwikkeling van Curaçao zodanig teruglopen, dat een groot deel van de bevolking moeilijk in staat zal zijn van auto's gebruik te kunnen maken, dan mag de te maken verbinding tussen de beide stadsgedeelten niet als een financiële last op haar komen te drukken.

Volledigheidshalve worden eerst in dit rapport de voornaamste voor- en nadelen van diverse mogelijke oplossingen voor een verbinding voor landverkeer tussen Punda en Otrabanda, welke in de loop der jaren naar voren gebracht zijn, behandeld.

Diverse oplossingen voor een verbinding voor landverkeer tussen beide stadsgedeelten.

Plan a.: Bestaande toestand: Voor alle landverkeer een houten pontonbrug met electrische kabellier en een veerdienst voor voetgangers gedurende de tijd, dat deze brug geopend is.

Deze brug-oplossing is zeer hinderlijk voor de scheepvaart, uiterst tijdrovend voor het landverkeer en financieel zeer nadelig voor de gemeenschap.

Op de andere nadelen van de Koningin Emmabrug en veerbootdienst behoeft niet verder te worden ingegaan, daar deze algemeen bekend zijn.

De jaarlijkse exploitatiekosten van de brug met veerboten zijn in vergelijking met de gebrekkige dienstverlening zeer hoog te noemen.

De kapitaalsinvestering is niet groot, doch keert periodiek voor vernieuwing van brug en veerboten terug.

Plan b.: Veerdienst met grote motorveerboten voor alle verkeer (auto's, voetgangers, wielrijders).

Deze oplossing is zeer gevaarlijk voor de scheepvaart en de veerboten, daar de haveningang te smal is om met grote veerboten daarin te kunnen manoeuvreren.

Het landverkeer zal een doorlopende vertraging ondervinden. Vooral op speciale dagen en op de spitsuren zullen de moeilijkheden enorm zijn.

De exploitatie-kosten van deze grote veerboten met aanlegsteigers zullen zeer hoog geraamd moeten worden, terwijl ook de kapitaalsinvestering periodiek terugkeert.

Plan c.: Een vaste brug in de stad met aan haar eindpunten torens voor electrische liften (in plaats van opritten) voor alle verkeer.

Deze oplossing kan aan de scheepvaart onbelemmerd gebruik van de St. Annabaai geven. Het landverkeer ondervindt echter evenals bij de grote veerboten een doorlopende vertraging en zal op speciale dagen en op de spitsuren zeer zeker opstoppingen geven.

Bij eventuele kabelstoornis zal het gehele landverkeer tijdelijk stil staan. Deze oplossing is ook uit economisch oogpunt niet logisch te noemen.

Door vernieling van een dergelijke brug kan de haven gemakkelijk geblokkeerd worden.

De kosten voor onderhoud van de brug en de exploitatie van de electrische liften zullen zeer hoog zijn, terwijl het benodigd kapitaal voor een dergelijk kunstwerk niet gering zal zijn.

Plan d.: Een vaste brug van de Scharloberg naar de Motetberg met opritten aansluitend op de Kortijnweg en de Berg Altena. (Bestaande veerbootjes en houten pontonbrug blijven voor voetgangers en wielrijders.)

Deze oplossing zou beschouwd kunnen worden als een aanvulling op de thans bestaande verbinding tussen de beide stadsgedeelten.

De scheepvaart krijgt hiermede geen onbelemmerd gebruik van de St. Annabaai daar de Koningin Emmabrug moet blijven bestaan.

De nieuwe verbindingsweg tussen de beide stadsgedeelten zal dan voor het rijverkeer 5 à 6 km. lang worden, hetgeen economisch niet te aanvaarden is.

Een dergelijke vaste brug enkele kilometers buiten het stadscentrum gelegen, zal indien de economische toestand van Curaçao terugloopt als een nadeel voor het landverkeer blijven bestaan, terwijl dan ook een groot deel der bevolking geen gebruik van auto's meer zal kunnen maken.

Evenals oplossing c. is een dergelijke vaste brug voor saboteurs zeer gunstig om de St. Annabaai daarmede te blokkeren.

De jaarlijks terugkerende exploitatiekosten van vaste brug, veerboten en pontonbrug zijn zeer hoog. Het nog benodigde kapitaal voor vaste brug met opritten en toegangswegen zal groot zijn.

Plan e.: Een onder de St. Annabaai aan te brengen tunnel voor alle verkeer (geboorde tunnel).

Deze oplossing verdient verre de voorkeur boven de hiervoor omschreven oplossingen. Immers de scheepvaart krijgt onbelemmerd gebruik van de St. Annabaai. Het landverkeer kan ongehinderd plaats vinden en de haven kan nimmer geblokkeerd worden door sabotage aan een tunnel.

Deze tunnel zal pl.m. 1400 meter lang moeten worden. De in- en uitgangen kunnen op het bestaande hoofdverkeerswegennet aansluiten, doch de voetgangers en wielrijders krijgen dan ook een 1400 meter lange verbindingsweg. Dit zal ondervangen kunnen worden door de veerbootjes regelmatig te laten varen.

Met het oog op de scheepvaart zal de bestaande brug in ieder geval dienen te worden weggenomen.

De exploitatiekosten van een normaal geboorde tunnel, t.w. electrische verlichting en luchtverversing (dus zonder veerbootjes) zullen niet hoog belopen.

De aanlegkosten voor deze tunnel moeten echter hoog geraamd worden, vooral in verband met de onbekendheid van de bodemgesteldheid onder Willemstad en de havenmond. Het is niet ondenkbeeldig dat de bodem onder Willemstad bestaat uit verschillende harde kalksteenlagen met daartussen losse koraalstenen en zand, en dat de havenmond een diepe spleet blijkt te zijn gevuld met zeeklei of met klei en modder afkomstig uit het Schottegat, waarop zich later een kalksteenlaag gevormd heeft.

Indien door diverse grondboringen gebleken is dat de bodem niet uit homogene materie bestaat is het practisch uitgesloten om op economische wijze een geboorde tunnel te maken.

Ontwerpers hebben gemeend, na bestudering van de plaatselijke toestand en de voor- en nadelen van de in dit rapport aangehaalde oplossingen, een nieuw plan te moeten maken, dat aan de eisen, welke men aan een practisch en economisch uitvoerbare verbindingsweg voor landverkeer mag stellen, zal kunnen voldoen.

Als grondgedachten voor het nieuwe plan golden de volgende overwegingen:

1. Een tunnel zou de beste oplossing zijn voor het scheepvaart- en landverkeer. De bestaande pontonbrug met veerboten moet verdwijnen waardoor tevens, de Gouvernementskade aan de Otrabanda-zijde vrij komt voor andere doeleinden.

2. De exploitatiekosten voor een tunnel (onderhoud en electrische energie) zijn laag en het te investeren kapitaal komt niet periodiek terug.

3. Een geboorde tunnel moet echter pl. m. 1400 meter lang zijn en op ongeveer 50 meter diepte onder de St. Annabaai door aangebracht worden.

4. In verband met de bodemgesteldheid onder Willemstad en de St. Annabaai is het practisch onmogelijk een normaal geboorde tunnel aan te brengen.

5. De techniek is in de laatste jaren zo ver gevorderd, dat diverse staalsoorten, welke niet door zwakke zuren of zeewater aangetast worden, nl. chroomstaal, monelstaal, armco ijzer, resista staal en dergelijke niet meer als luxe staalsoorten maar als bouwmateriaal in de handel gebracht worden.

In verband met het onder sub 4 en 5 genoemde hebben ontwerpers gedacht een stalen buis van één, of een combinatie dezer metalen als een z.g. „Waterleidingzinker" onder de St. Annabaai te brengen en dan daarin tunnels te construeren.

Deze nieuwe oplossing zouden wij „Zinkertunnel" kunnen noemen.

Zinkertunnelplan.

1. Als eerste en voornaamste voordeel van een zinkertunnel kan vastgesteld worden, dat deze voldoet aan de tien eisen welke in het begin van dit rapport aan een nieuwe verbindingsweg voor het landverkeer gesteld worden.

2. Ongeacht de samenstelling van de bodem onder Willemstad en de havenmond zal het aanbrengen van een z.g. „zinker" geen practische bezwaren opleveren, daar deze buis evenals een waterleidingszinker in een gebaggerde sleuf neergelaten en daarna aangevuld wordt.

3. De lengte van een dergelijke tunnel zal dan in tegenstelling met een „geboorde tunnel" in plaats van 1400 meter slechts pl. m. 700 meter lang behoeven te worden, terwijl de voetgangers een verbindingsweg door de tunnel van pl.m. 350 meter lengte krijgen.

4. De terugkerende exploitatie-kosten (verlichting en luchtverversing) voor deze tunnel (700 meter) zijn ongeveer de helft van een geboorde tunnel (1400 meter).

5. In verband met de practische en vlotte uitvoering van de werkzaamheden voor een zinkertunnel, in tegenstelling met een geboorde tunnel en ook omdat deze in plaats van 1400 meter slechts pl.m. 700 meter lang wordt, kunnen de kosten voor deze nieuwe oplossing zonder bezwaar op minder dan 50% van de aanlegkosten van een normaal geboorde tunnel worden geraamd.

Om nu een verbindingsweg tussen de beide stadsdelen door middel van een z.g. „zinkertunnel" te verkrijgen, zijn er drie oplossingen mogelijk.

Plan A. **Een buis van pl.m. 6 meter diameter door de St. Annabaai met daarin een tunnel (enkel rijverkeer) voor voertuigen en wielrijders in het midden en aan elke zijde een trottoir voor voetgangers.**

Plan B. Twee huizen naast **elkaar gelegen pl.m. 5½ meter diameter met in elke buis een tunnel (enkel rijverkeer) voor voertuigen en wielrijders in het midden en een trottoir aan één zijkant.**

Plan C. Een buis van pl.m. 8½ meter diameter met een tunnel voor dubbel rijverkeer voor voertuigen en een aparte tunnel voor voetgangers en wielrijders.

Plan A.

Bij Plan A. wordt van **het standpunt uitgegaan, dat het verkeer voor voertuigen en wielrijders van Punda naar Otrabanda en omgekeerd door een lichtsignaalinrichting beurtelings vrijgegeven wordt, b.v. om het kwartier of 10 minuten kan men van Punda naar Otrabanda en omgekeerd rijden.**

Als deze lichtsignaalinrichting dan op vaste tijden per uur ingesteld wordt, kan het rijdend publiek daar rekening mede houden.

De voetgangers kunnen onbeperkt gebruik van de tunnel maken.

Het enige voordeel van dit plan is, dat de kosten van aankoop van de buis lager zullen zijn dan die van plan B. en C.

Als nadeel moet gezien worden, dat zodra één voertuig in de tunnel onklaar wordt, het gehele landverkeer tijdelijk stil staat, terwijl **het voor den voetganger onaangenaam is met motorvoertuigen door eenzelfde tunnel te moeten gaan.**

Aannemende, dat om de 10 minuten het verkeer door de tunnel aan elke zijde vrij gegeven wordt, zal het aantal voertuigen dat met 15 km. per uur snelheid en op 10 meter afstands van elkaar rijdend door de tunnel kan gaan op maximum 2 x 350 voertuigen per uur als totaal voor beide richtingen aangenomen mogen worden.

Voor voetgangers en wielrijders kan deze tunnel op totaal 3000 personen per uur gesteld worden.

Plan B.

Bij plan B. **krijgen wij dus dat het verkeer van Punda naar Otrabanda door één tunnel en het tegenliggende verkeer door de tweede tunnel geleid kan worden.**

Hiermede is het bezwaar van het regelmatig onderbreken van het rijverkeer zoals nodig is bij plan A. vervallen.

Het ongerief, dat motorvoertuigen en voetgangers door eenzelfde tunnel moeten gaan, blijft echter ook bij plan B. bestaan.

De aanlegkosten voor deze twee tunnels zullen hoger geraamd moeten worden, terwijl de uitvoering der werkzaamheden voor twee naast elkaar liggende zinkerbuizen aanmerkelijk meer zal bedragen dan de enkele tunnel van plan A.

De aanleg van de verlichting, van de luchtverversing en vooral de exploitatiekosten hiervan kunnen ongeveer op 2 x plan A geraamd worden.

Het maximum aantal voertuigen dat door deze twee tunnels kan gaan met een snelheid van 15 kilometer per uur op 10 meter afstands is totaal 2 x 1000 voertuigen per uur.

Het aantal voetgangers en wielrijders kan op maximum 2 x 2000 geschat worden.

Plan C.

De voor- en nadelen van de plannen A. en B. overwegende, menen ontwerpers, dat één enkele buis van 8½ meter diameter met daarin een tunnel voor dubbel rijverkeer voor voertuigen en een aparte tunnel voor wielrijders en voetgangers de gunstigste oplossing zou zijn.

Het rijverkeer zal van de, van de rijweg overstekende of van de **trottoirs** afstappende voetgangers, geen last ondervinden. De voetgangers kunnen zonder het hinderlijke lawaai van de voertuigen door een aparte tunnel gaan.

Mocht een voertuig op deze dubbele rijweg onklaar geraken, dan behoeft dit het verkeer niet geheel stil te leggen.

Door de luchtverversing van deze twee tunnels te combineren is er maar één installatie nodig, terwijl de electrische verlichting eveneens economisch aangebracht kan worden.

Door de vlottere uitvoering der werkzaamheden bij gebruik van één buis zal het project minder kapitaal vragen dan bij plan B. en tevens zal het aanbrengen van de zinker door de St. Annabaai minder last aan de scheepvaart bezorgen.

De aankoop en aanmaak van één stalen buis van 8½ meter **diameter zal** zeker minder kosten dan twee van 5½ meter diameter (plan B.).

Resumerende komen ontwerpers tot de conclusie, dat een zinker van 8½ meter diameter met daarin een aparte tunnel voor rijverkeer en één voor voetgangers en wielrijders de gunstigste oplossing is.

Zij hebben daarom een ontwerptekening voor een dergelijke zinkertunnel onder de St. Annabaai gemaakt.

Bij dit rapport behoren: [beide weggelaten in deze afdruk]

Blz. 1. De plattegrond en de horizontale doorsnede van de tunnel. Schaal 1 — 500.

De verticale doorsneden over de tunnel en de roltrap. Schaal 1 — 100.

Blz. 2. De aansluiting van de hoofdverkeerswegen door Willemstad op de tunnel in- en uitgangen. Schaal 1 — 1000.

Toelichting en omschrijving van de zinkertunnel onder de St. Anna-baai.

Plaats van de zinkertunnel met toegangswegen. In verband met de bouw van Willemstad en de ligging der hoofdverkeerswegen, doch vooral met het oog op een practische uitvoering van het werk, zal de tunnel moeten lopen van de omgeving Wilhelminabrug af, onder de bodem van het Waaigat en de St. Annabaai door, naar het Brionplein tot vóór de oprit Rifbrug.

De zinker komt dan geheel in gouvernementswater en op gouvernementsgrond te liggen.

Het gehele verkeer gaat dus bij de Wilhelminabrug in de tunnel, komt er op het Brionplein uit en omgekeerd.

De voetgangerstunnel krijgt ter hoogte van het De Ruyterplein een aftakking met roltrap en vaste trappen, zodat de voetgangers ook van het Brionplein naar het De Ruyterplein en omgekeerd kunnen lopen. De afstand door de tunnel wordt dan slechts 350 m.

Mocht het gewenst worden, dan kan ook een aftakking met rol- en vaste trappen gemaakt worden in de voetgangerstunnel aan de Otrabandazijde, opdat de voetgangers naar en van Otrabanda hoog op het pleintje in de Klipstraat kunnen uitkomen.

De in- en uitritten van de rijverkeerstunnel kunnen dan goed aan de Pundazijde op de verkeerswegen van de De Ruyterkade en Pietermaai en aan de Otrabandazijde op de verkeerswegen Brionplein, Bredestraat en Van Slobbeweg aansluiten.

Voor een afdoende oplossing is het gewenst aan de Pundazijde de Van Speykstraat door aankoop van terrein te verbreden, om daar een dubbele verkeersweg te kunnen maken. De bestaande Groente- en Vishal met daarnaast gelegen winkelpand te verplaatsen zoals op tekening is aangegeven.

Door het Brionplein te verbreden, kan het verkeer ook aldaar in goede banen geleid worden.

Voor verdere toelichting op het verkeerswegenplan van en naar deze tunnel lopend, wordt naar **tekening** blz. 2 verwezen.

Capaciteit van de tunnel.

De tunnel voor rijverkeer wordt pl.m. 7 meter breed en 3.50 meter hoog met een dubbele rijweg van 5.50 meter breed (de bestaande Pontonbrug heeft een rijweg van 5.20 meter breed).

Aangenomen mag worden, dat bij een snelheid van 15 kilometer per uur en op afstand van pl.m. 10 meter van elkaar rijdende, van Punda naar Otrabanda 1000 voertuigen en in omgekeerde richting eveneens 1000 voertuigen per uur door de tunnel kunnen rijden.

De tunnel voor voetgangers en wielrijders wordt pl.m. 5 meter breed en 2.90 meter hoog, met roltrap en vaste trappen uitkomende op het De Ruyterplein en eventueel in de Klipstraat. De capaciteit van deze tunnel kan gesteld worden op 10.000 per uur, zijnde het totale verkeer in beide richtingen.

Technische gegevens van de zinkertunnel.

De bovenkant van de stalen buis komt over een afstand van pl.m. 100 meter, ongeveer in het midden van de St. Annabaai, 16 meter beneden het waterniveau te liggen.

De stalen zinkerbuis krijgt een diameter van 8.50 meter en een wanddikte van ongeveer 1 centimeter van binnen versterkt door geconstrueerde ringen en dwarsbalken.

Door het aanbrengen van een gewapend beton bekleding aan de binnenszijde van de buis en twee gewapend beton vloeren met zijwanden ontstaan de op de tekening aangegeven tunnels.

De tunnel voor rijverkeer krijgt over de rechte gedeelten een breedte van 7 meter en een rijweg van 5.50 meter, terwijl in de bocht deze verbreed worden tot respectievelijk 8.50 meter en 7 meter.

De op- en afritten zullen een helling krijgen van 6½ en 9 centimeter per meter hetgeen voor het rijverkeer geen bezwaar kan zijn daar de hoofdverkeersweg naar de Berg Altena een helling heeft van 9 à 10 centimeter per meter.

De overblijvende ruimten worden gebruikt voor luchttoe- en afvoerkanalen en voor het opbergen van electrische en telefoonkabels welke thans op de bodem van de St. Annabaai liggen.

Om de opwaartse druk van de stalen zinkerbuis van rond 50.000 kilogram per strekkende meter op te heffen, moeten de gewapend beton werken in de tunnel zo zwaar mogelijk uitgevoerd worden. Om de buis onder water te houden, zal dan nog op de zinker een beton-afdekking van pl.m. 2½ à 3 meter dikte moeten komen, welke bedekking tevens voor bescherming van de buis aan de buitenzijde dient.

De beschikbare diepte voor de scheepvaart in de St. Annabaai wordt hierdoor dus 13 à 13½ meter of pl.m. 42 à 44 voet, gemeten van het waterniveau af.

Verlichting, luchtverversing, telefoon en afwerking van tunnels en gebouwen.

De verse lucht voor de rijverkeerstunnel wordt door het luchttoevoerkanaal en de roosters in de vloer ingevoerd, terwijl de gebruikte lucht vermengd met motorgassen door de luchtafvoerkanalen weggezogen wordt. Voor toevoer van verse lucht in de voetgangerstunnel wordt een buis met verstelbare roosters in het plafond aangebracht.

In beide tunnels wordt indirecte electrische verlichting aangebracht, terwijl met het oog op het weerspiegelen der lichtstralen en het lawaai der

voertuigen de wanden en plafonds mat van kleur en geluiddempend afgewerkt worden. Het beneden-gedeelte der wanden van de voetgangerstunnel wordt betegeld.

Op afstand van pl.m. 50 meter worden, voor oproep van de politieposten, wandtelefoons in de verkeerstunnel aangebracht.

Voor het plaatsen van de diverse electromotoren met luchtpompen voor het invoeren van zuivere, zo nodig gefiltreerde en gekoelde lucht en voor het afzuigen van de gebruikte lucht en de motorgassen wordt boven elk einde van de tunnel een machinekamer met luchtkokers gebouwd.

De tunnel voor voetgangers komt uit in een entree van pl.m. 3 meter hoogte, terwijl de in- en uitritten van de tunnel voor rijverkeer door een grote betonluifel op kolommen van pl.m. 3.50 meter hoogte afgedekt worden.

Uit het oogpunt van bedrijfszekerheid zal voor verlichting en luchtverversing in elke machinekamer een motorgenerator moeten komen, welke in geval van electrische kabelstoornis automatisch ingeschakeld wordt.

Bij deze bouwwerken wordt, ten behoeve van het controlerende politiepersoneel, een wachtpost ingebouwd met uitzicht op de in- en uitritten van de tunnel.

Voor verdere gegevens wordt naar de ontwerptekening blad I verwezen.

Wijze van uitvoering der werkzaamheden.

Het aanbrengen van grote zinkers door rivieren enz., komt bij Waterleidingbedrijven veelvuldig voor. De werkwijze voor het aanbrengen van een dergelijke buis is in elk geval verschillend, daar dit nauw verband houdt met de soort van buis, welke aangebracht wordt, of er veel of weinig scheepvaart ter plaatse is en vele andere factoren.

Door de onbekendheid van de bodem op de plaats [illegible] de zinker gegraven moet worden, is het bezwaarlijk thans een zuiver technisch rapport over de wijze van uitvoering op te stellen.

Aangezien naar het oordeel van ontwerpers het voorgestelde plan technisch en practisch uitvoerbaar is, hebben zij gemeend, indien door het Bestuur van Curaçao in principe besloten wordt tot uitvoering over te gaan, een ander technisch rapport in te dienen over de wijze, waarop dit speciale werk uitgevoerd zal moeten worden.

Oprichting „Bureau voor tunnelbouw”.

Evenals het in Nederland en elders gebruikelijk is om de uitvoering van speciale grote werken, zoals b.v. de bouw van de tunnel te Rotterdam enz. niet onder Rijks- of Gemeente bouwdepartementen te laten ressorteren, maar daarvoor een tijdelijk op zichzelf staand bureau op te richten, menen ontwerpers, dat het hier op Curaçao in verband met verschillende plaatselijke omstandigheden zeer gewenst zal zijn ook een tijdelijk „Bureau voor tunnelbouw” op te richten.

De Directeur van dit Bureau (rechtstreeks onder den Gouverneur staande) kan zich dan geheel aan dit grote plan geven en vooral voor een goede samenwerking zorg dragen tussen het Departement Openbare Werken, Havendienst, Afdeling Verkeer, andere Gouvernementsdiensten en de particuliere scheepvaart.

Dit Bureau kan dan op vlotte en economische wijze in samenwerking met de ontwerpers de voor de uitvoering van het werk benodigde tekeningen en bestekken vervaardigen.

Alle eventueel nodige regelingen met particulieren in verband met de uitvoering van het werk, kunnen dan door dit Bureau afgehandeld worden.

Door het Bureau kunnen dan, al naar gelang de noodzaak, voor de uitvoering van dit project tijdelijk, technische krachten in dienst genomen worden en eventueel, ambtenaren tijdelijk bij het Bureau te werk gesteld worden.

Financiering van het project.

Hoewel het financieren van deze tunnel geen technische aangelegenheid is, menen ontwerpers toch in dit rapport een oplossing naar voren te moeten brengen.

Door oprichting van een „Tunnelfonds” zou het crediet voor dit project en de kosten van het Bureau voor Tunnelbouw, buiten de Landsbegroting kunnen blijven.

Indien het Gouvernement door het afschrijven van een lening van f [illegible] à 3%, in obligaties van f [illegible], vooral de kleine spaarders, in de gelegenheid stelt rente van hun kapitaaltje te verwerven, zal dit misschien spaarzaamheid bevorderen en de bevolking van Curaçao deze tunnel tevens meer als een gemeenschapsbezit gaan beschouwen.

In verband met de onzekere economische toestand van Curaçao is het gewenst deze tunnel in 25 jaar af te schrijven. Jaarlijks wordt dus 4% der obligaties uitgeloot.

Het kapitaal, benodigd voor aflossing en rente gelijkelijk verdeeld over deze 25 jaar, beloopt dan rond f 287.150.— per jaar. Het egalisatiekapitaal hiervoor zal dan door het Gouvernement tijdelijk ter beschikking [illegible]

Aannemende dat [illegible] voor de tunnel niet op de [illegible] ting zal komen, hebben ontwerpers zich voorgesteld, dat door het Gouvernement een Tunnelbelasting voor motorrij- en voertuigen in het leven geroepen wordt, waarvan de opbrengst in het Tunnelfonds gestort zal worden, om daaruit rente en aflossing te betalen.

Het rijverkeer heeft immers het grootste belang bij een goede verbindingsweg tussen de beide stadsdelen!

De voertuigen (meestal met arbeidskrachten er bij) behoeven niet meer zoals thans dikwijls het geval is, voor de brug te wachten en de Tunnelbelasting zal daardoor ruimschoots gecompenseerd worden.

De diverse Departementen van het Gouvernement zullen dan, om ook aan de rente en aflossing van een tunnel mee te betalen voor dienstauto's en trucks de vastgestelde tunnelbelasting moeten betalen aan het Tunnelfonds.

Daar een tunnel zeker in het algemeen belang van Curaçao geacht kan worden, komt het ontwerpers billijk voor, dat de exploitatiekosten hiervan door de gemeenschap gedragen worden en dus evenals nu de exploitatiekosten van pontonbrug en veerboten, ook de exploitatiekosten van de tunnel op de Landsbegroting zullen moeten komen.

Het kapitaal benodigd voor de rente en afschrijving zal dus alleen door het rijverkeer opgebracht moeten worden.

Wanneer aangenomen wordt, dat dit bedrag door alle bezitters van motorrijtuigen opgebracht moet worden, zou dit op de volgende wijze kunnen geschieden:

a. Door de motorrij- en voertuigenbelasting (nummerplaat) met een vast bedrag te verhogen.

b. Door de gasoline-belasting met een vast bedrag per gallon te verhogen.

Deze wijze van innen brengt zo goed als geen kosten met zich mede.

Ook zou het Gouvernement van Curaçao aan de bezitters van motorrij- en voertuigen een letterplaat kunnen verkopen b.v. met letter T, welke aan de gewone nummerplaat bevestigd moet worden.

Dit kenteken geeft het voertuig dan het recht om van de tunnel gebruik te maken.

Dit laatste voorstel draagt echter meer het karakter van een „tol”, aangezien rente en aflossing alléén door de gebruikers van de tunnel betaald worden. Het is niet billijk, dat een tunnel, welke het algemeen belang van Curaçao dient, alleen door een zg. „tol” bekostigd wordt.

Zodra het gehele kapitaal afgelost is, zou de tunnelbelasting kunnen vervallen.

Deze voorgestelde financiële oplossing voor dit project brengt voor het komende geslacht geen financiële last met zich mede.

Raming der aanlegkosten van de Zinkertunnel met bijkomende werkzaamheden.

In verband met de onbekendheid van de bodem, is het moeilijk een juiste kostenberaming voor dit project te maken en hebben ontwerpers daarom een globale raming der kosten, van de te verrichten werkzaamheden met aankoop van de benodigde materialen, samengesteld.

Bij de onderstaande geraamde bedragen zijn de aankoopprijs van de materialen en kosten van verwerken en aanbrengen in één bedrag opgegeven.

a.	Voorbereidende werkzaamheden voor het uitwerken der plannen, proefboringen voor grondonderzoek enz.	f 75.000.—
b.	Een geconstrueerde stalen zinkerbuis, [illegible] voor een roltrap en bijkomende staalconstructies voor de tunnelinstallaties enz.	„ 1.5[illegible]0.000.—
c.	Gewapend beton-werken in de stalen buizen voor de tunnels, de trappen enz.	„ 720.000.—
d.	Tunnelgebouwen bij de in- en uitgangen	„ 100.000.—
e.	Luchtverversings-, verlichtings- en telefooninstallaties	„ 175.000.—
f.	Roltrapinstallatie	„ 25.000.—
g.	Baggeren van een sleuf voor de zinker met eventueel grondaanvullingen bij de Gouvernementskaden	„ 382.500.—
h.	Invaren en laten zinken van de buis, aanbrengen zandbedding, stortbeton en ballast afdekking	„ 1.100.000.—
i.	Toezicht gedurende de uitvoering der werkzaamheden en kosten Bureau Tunnelbouw (pl.m. 3 jaar)	„ 125.000.—
	Kosten van de Zinkertunnel	f 4.252.500.—

Bijkomende werkzaamheden voor aansluiting van de in- en uitgangen op de hoofdverkeerswegen met aanleg wegen, plantsoenen en grondaanvulling, voor aanleg van Gouvernements- [illegible]

Totale kosten f 5.000.000.—

Voor de economische uitvoering van het tunnelproject zal dit werk bij diverse aannemers aanbesteed moeten worden b.v.:

1. Het baggerwerk, het maken van nieuwe Gouvernementskaden en grondaanvullingen.
2. Het leveren van de stalen zinker met bijbehorende tunnelinstallaties voor luchtverversing, licht, telefoon en roltrappen, enz.
3. Het samenstellen van de stalen zinker en het aanleggen van de tunnelinstallaties.
4. Het maken van de gewapend beton tunnels in de stalen buis, eventueel tezamen met de tunnelgebouwen.
5. Het invaren en laten zinken van de zinkertunnel, het aanbrengen van een zandbedding en beton afdekking.
6. De aanleg van wegen, plantsoenen, afwerking kaden, enz.

Eindbeschouwing.

De in dit rapport omschreven en op tekening geprojecteerde tunnel is zo economisch mogelijk samengesteld om de bouw- en exploitatiekosten zo laag mogelijk te houden.

Ontwerpers hebben vooral rekening gehouden met de plaatselijke behoefte voor een doelmatige oeververbinding en als maximale vaardiepte boven de tunnel pl.m. 1 meter méér dan de minimale diepte van het Panamakanaal aangehouden.

„Wereldoorlog II” mag géén aanleiding zijn het maken van de plannen vóór dit project uit te stellen tot na deze oorlog daar:

I. De voorbereidende werkzaamheden, welke verricht moeten worden om een aanvang met de definitieve bestekken met tekeningen te kunnen maken t.w. proefboringen voor onderzoek van de bodemgesteldheid, tunnelinstallaties, enz. zeker 6 à 10 maanden in beslag zullen nemen.

II. Zo spoedig mogelijk na deze oorlog een verbeterde haven van Willemstad (doordat de pontonbrug uit de St. Annabaai weggenomen wordt) als het ware aan de Internationale Scheepvaart aangeboden moet kunnen worden om, evenals het vóór de oorlog het geval was, onze haven weer tot een centrum van Scheepvaart te maken.

NEDERLAND.

NEDERLANDSE KATHOLIEKEN IN ENGELAND.

Professor Joannes Antonius Veraart schrijft ons, dat de Nederlandse Afdeling van de International Christian Democratic Union thans 8 maanden werkzaamheid achter de rug heeft.

„Vele geloofsgenoten traden tot onze Vereniging toe — aldus Professor Veraart — en zij toonden zich trouwe en enthousiaste bezoekers van onze vergaderingen. Hoogst belangrijke onderwerpen werden behandeld. Wij herinneren slechts aan het Rapport over Katholiek Biezonder Onderwijs, [1]) dat tot ver buiten onze kring weerklank vond en dat in ht Engels moest worden vertaald om in de vergaderingen van de Newman Association te kunnen worden behandeld. Wij wijzen op de Rede over Koningschap en Parlementaire Democratie na de Oorlog, die algemeen de aandacht trok, uitlokte tot zo gewaardeerde gedachtenwisseling in „Vrij Nederland" en binnenkort, hier en daar aangevuld, in de Nederlandse Vereniging van Juristen door onzen voorzitter opnieuw zal worden voorgedragen. Wij herinneren aan de beschouwingen over de Sociale Encyclieken van de Engelse Bisschoppen en over Quadragesimo Anno en aan de vruchtbare gedachtenwisseling, die aan deze belangrijke onderwerpen werd gewijd.

Naast onze Algemene Vergaderingen in de Sesame Club en in de localen van de Newman Association, waren de beide studieclubs, zowel de Sociaal-economische als de Staatkundige, een groot succes. De eigen werkzaamheid der leden kwam tot uiting in doorwrochte voordrachten en steeds waren allen op de Woensdag bijeenkomsten present. Reeds deze studieclubs zullen een vol jaar van toegewijde werkzaamheid vullen.

De godsdienstige bijeenkomsten na afloop der algemene vergaderingen werden ten zeerste op prijs gesteld. Onze leden kwamen gedurig in aanraking met hun geloofsgenoten van vele landen op de bijeenkomsten van de International Christian Democratic Union.

Er is dus een rijk en vruchtbaar openbaar leven van de Nederlandse Katholieken in Engeland ontstaan, dat niemand, die er aan deelnam, meer zou willen missen. Een nieuw jaar in het gastvrije Engeland is voor ons geopend en wij staan gereed de vele arbeid van dit nieuwe jaar te ondernemen".

[1]) Dit is door de Redactie ontvangen en zal, zodra de papiernood voorbij is, in „Dagblad Amigoe di Curaçao" worden gepubliceerd — Redactie.

NEDERLANDS VERENIGINGSLEVEN IN ENGELAND.

Begin April zal in Londen (16 Charles Street, Berkeley Square) een „Netherlands House" worden geopend. Daar zal het grootste deel van het Nederlandse verenigingsleven worden geconcentreerd: lezingen enz., zullen er worden gehouden en het zal ook dienen tot versterking en aanhaling der Brits-Nederlandse banden. Een derde deel van de oprichters zijn Britten, twee derden deel Nederlanders. De financiering geschiedt door de Nederlandse Regering en de „British Council". Er komt ook een Nederlands restaurant in dat plaats biedt voor 150 gasten.

DICTATOR SEYSS INQUART.

Maandag jl. riep Radio-Hilversum een decreet van Arthur Seyss Inquart om, waardoor deze dictator over de productie, de distributie en de arbeid in Nederland wordt. Tevens worden in dit decreet hevige straffen gesteld op niet opvolgen van zijn bevelen. Nadat dit decreet was voorgelezen, herinnerde de Hilversumse omroeper aan Seyss Inquarts decreet van 9 Januari jl., waarin bepaald wordt, dat iedereen, die daden verricht of poogt te verrichten, die de bedoeling hebben de openbare orde en veiligheid in gevaar te brengen in bezet Nederland als saboteur zal worden beschouwd en ter dood veroordeeld. Een en ander wordt beschouwd als eerste stap tot de uitvoering van algemene arbeidsdienst (ten bate van Duitsland) in Nederland.

Zoals Seyss Inquart dat onlangs noemde: „totale concentratie van alle beschikbare krachten". Men kan deze nieuwe wending niet anders zien dan dat nu de totale slavernij in Nederland is uitgevoerd. Dictator Seyss Inquart krijgt de volledige willekeurige macht over alle Nederlandse productiemiddelen, de distributie, de mankracht, de landbouw, de industrie en de arbeid.

„NEDERLAND MOET SAMENGROEIEN".

„De Essener National Zeitung", Goerings blad, schrijft:

„Nederland moet samengroeien in en met het Duitse Rijk. Nederland zal weer 's Rijks Noordwestelijke peiler worden en de hoeksteen van 's Rijks flank aan de Noordzee. Dit is Nederlands historische roeping......"

Zo gaat dit gebral nog een tijdje voort. Tegen de tijd dat het Duitse Rijk verslagen is zullen de heren-nazies wel een toontje lager zingen. Als de mof is arm en kaal......

Inmiddels schrijft hetzelfde blad naar aanleiding van Anton Musserts „Secretarie van Staat" dat deze zich wel met allerlei landszaken zal inlaten, doch dat zij geen regerende autoriteit zal bezitten. „de Duitsers zullen hun beslissende rol blijven vervullen".

JACKSON WORDT OPGEHEVEN.

Generaal-majoor Lodewijk H. van Oyen heeft medegedeeld, dat op 13 Maart een grote groep Nederlandse vliegers te Jackson haar eindexamen zal doen.

Daarna zullen de later-gekomenen nog worden opgeleid om examen te doen. En omstreeks het einde dezes jaars zal deze vliegschool worden opgeheven.